

DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

19 lipca Nr. 13. Rok 1931.

TREŚĆ:

SPRAWY OGÓLNE I OSOBOWE.

99.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 13 czerwca 1931 r. Nr. P. 2/7197/31 o ustalaniu szczebla w razie obniżenia grupy uposażenia lub kategorji wynagrodzenia.

W razie obniżenia pracownikowi grupy uposażenia lub kategorji wynagrodzenia w przypadkach, przewidzianych w §§ 35 i 129 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 lipca 1929 r. o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. R. P. z roku 1929 Nr. 57, poz. 447) albo nałożenia na pracownika, przewidzianej w § 66 wspomnianego rozporządzenia kary dyscyplinarnej usunięcia z dotychczasowego stanowiska w drodze przeniesienia w obrębie tej samej lub do innej miejscowości z równoczesnem obniżeniem uposażenia lub wynagrodzenia, należy się pracownikowi w niższej grupie uposażenia względnie kategorji wynagrodzenia ten szczebel, który posiadał w grupie (kategorji) wyższej, przyczem czas pracy spędzony w ostatnio posiadanym szczeblu w grupie (kategorji) wyższej, zalicza się do posunięcia do następnego szczebla w obrębie niższej grupy uposażenia względnie kategorji wynagrodzenia.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia z mocą obowiązującą od 1 września 1929 r.

100.

Nr. P. 1/11634/31 z dnia 23 maja 1931 r. w sprawie trybu postępowania przy ukaraniu pracownika próbnego, którego miejsce pobytu jest władzy nieznane.

Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia że: Ustęp 5-ty § 46 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 23 września 1929 r. Nr. I/19646/29 w sprawie „Przepisów o stosunku służbowym pracowników próbnych przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe (Dz. U. M. K. Nr. 16/29, poz. 152) głosi, że „przed wymierzeniem jednej z kar wymienionych w ust. 1 należy zbadać zarówno okoliczności towarzyszące naruszeniu przez pracownika obowiązków służbowych, jak i stopień winy oraz należy dać pracownikowi możność usprawiedliwienia się".

Jeśli miejsce pobytu obwinionego pracownika jest władzy nieznane, a wezwanie pracownika w sposób przewidziany w ustępie 3-cim § 14 tych przepisów pragmatycznych dla pracowników próbnych nie odniosło skutku, przesłuchanie obwinionego odpada, a orzeczenie o karze w takim przypadku winno być zgodnie z cytowanym wyżej ustępem 3-cim § 14 wywieszone w widocznem miejscu w urzędzie, do którego personelu ukarany pracownik należy.

Doręczenie tego orzeczenia uważa się w myśl postanowień ustępu 3-go § 14 wspomnianej pragmatyki za dokonane po upływie siedmiu dni od daty wywieszenia orzeczenia. Uprawomocnienie tego orzeczenia następuje po **upływie następnych** 14-tu dni.

101.

Nr. I/3/6832/30 z dnia 9 czerwca 1931 r. w sprawie wyjaśnienia do § 107 pragmatyki służbowej.

Ministerstwo wyjaśnia, co następuje:

Wymienione w § 107 ust. 1 pragm. sł. (Rozp. Rady Min. z dnia 8.VII. 1929 r. o stosunku służbowym pracowników „Przedsiębiorstwa P. K. P.", Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 447) prawo wniesienia zażalenia przeciwko orzeczeniu Komisji Dyscyplinarnej w sprawach o wznowienie postępowania dyscyplinarnego przysługuje zawsze obu stronom, t. j. stronie, która żądała wznowienia postępowania i stronie, która wznowienia postępowania nie żądała.

W związku z powyższem odpis orzeczenia w sprawach o wznowienie postępowania dyscyplinarnego Komisje Dyscyplinarne doręczać powinny obu stronom t. j. pracownikowi i rzecznikowi dyscyplinarnemu.

102.

Nr. I/1/3128/31 z dnia 5 czerwca 1931 r. w sprawie ulg przejazdowych dla pracowników P. K. P. na Rhätische Bahn w Szwajcarji.

Dyrekcja „Rhätische Bahn" pismem z dnia 9 marca r. b. Nr. 779 S-R wyraziła zgodę na przyznanie, na podstawie wzajemności, pracownikom P. K. P. biletów bezpłatnych jednorazowych **raz do roku.**

Członkowie rodziny pracowników są od jakichkolwiek ulg wyłączeni.

Pisma o bilety dla pracowników P. K. P. należy wysyłać do siedziby Dyrekcji w Chur.

Bilety dla personelu wymienionej kolei wystawiać będzie Ministerstwo Komunikacji.

103.

Nr. P. 2/8024/31 z dnia 30 maja 1931 r. w sprawie wyjaśnień do „Przepisów o przejazdach i przewozach ulgowych na P. K. P. dla pracowników P. K. P. i ich rodzin (Nr. A 6).

Na zapytanie jednej z Dyrekcyj O. K. P. Ministerstwo Komunikacji udziela następujących wyjaśnień do „Przepisów o przejazdach i przewozach ulgowych" (Nr. A 6):

do § 3, p. 3 a i p. 3 b. O przyznaniu ulg przejazdowych dla żony pracownika decyduje wspólność małżeńska, przyczem należy przyjąć, że wspólność ta istnieje tak długo, jak długo nie nastąpiła sądowa separacja. Przyznanie dodatku ekonomicznego jest warunkiem przyznania prawa do ulg dla żony tylko w tym przypadku, gdy chodzi o żonę pracownika emerytowanego, poślubioną po jego przejściu w stan spoczynku.

Żonie rencisty, który zawarł związek małżeński po zwolnieniu ze służby i który nie ma prawa do pobierania dodatku ekonomicznego na żonę, nie służy prawo do ulg przejazdowych.

Prośby o ulgi przejazdowe dla dzieci (pasierbów) mogą wnosić tylko osoby, uprawnione do występowania z takiemi prośbami po myśli postanowień § 3 ustęp ostatni (pracownik względnie opiekun). Okoliczność, czy dzieci te żyją wspólnie z ojcem, nie jest decydująca przy przyznawaniu ulg. Prawo do ulg dla dzieci nie jest również uzależnione od przyznania dodatku ekonomicznego dla tych dzieci.

Dzieciom ułomnym (chorym) przysługują pełne prawa do ulg przejazdowych (dowody tożsamości, bezpłatne bilety w ramach przewidzianych w § 6 „Przepisów" i t. d.). Ułomność, wzgl. choroba dziecka winna być ustalona w sposób określony w rozp. Ministra Kolei Żel. z dnia 13 grudnia 1923 r., Nr. I. 18441/2/21.

Dowody tożsamości dzieci należy odbierać z końcem tego roku kalendarzowego, w którym dziecko kończy 18, wzgl. 24 rok życia.

Do § 3, p. 4 i § 12: Pracownik mający dwie sługi, może otrzymać jedno tylko „zaświadczenie imienne" (§ 12) w miesiącu dla którejkolwiek z nich.

Pracownicy emerytowani mogą wnosić prośby o zaświadczenia imienne dla sług tylko do Dyrekcji macierzystej (w której ostatnio pełnili służbę).

Prośby o ulgi dla byłych pracowników, chorych umysłowo, wnoszą osoby, ustanowione przez sąd kuratorami chorych.

Do § 4, p. 5: Dzieci, uczęszczające do szkół prywatnych, którym Ministerstwo Wyznań Religij-

nych i Oświecenia Publicznego nadało prawa szkół państwowych, mają prawo do biletów okresowych (szkolnych).

Do § 6, p. 4: Pracownikom, nie mającym prawa do ulg przejazdowych, należy wydawać bilety bezpłatne ważne tylko na czas trwania urlopu.

Do § 7: Bilety żywnościowe upoważniają do przejazdu tylko pracowników lub członków ich rodzin, wymienionych w § 3, p. 3 „Przepisów, względnie ich sługi.

Do § 8, B, ustęp przedostatni: Na podstawie wydanego pracownikowi zaświadczenia na drugi wagon o sile nośnej 15 ton, może on przewieść tylko zwierzęta domowe i plony rolne.

Do § 8 C: Ustęp ten nie przewiduje co do odległości żadnych ograniczeń przy przewożeniu zwłok.

Do § 9: Osoby, towarzyszące z polecenia lekarza chorym pracownikom, nie mają z tego tytułu prawa do bezpłatnego lub ulgowego przejazdu.

Do § 10: Dzieci, które ukończyły 7 rok życia, powinny posiadać własne dowody tożsamości.

Do § 14: Dyrekcje O. K. P. mogą wydawać pracownikom, przynależnym do innych okręgów dyrekcyjnych, bezpłatne bilety jedynie w niecierpiących zwłoki i zasługujących na uwzględnienie wypadkach. O wydaniu takiego biletu należy zawiadomić bezzwłocznie Dyrekcję macierzystą.

Do § 15: Podwyższenie klasy biletów dla pracowników jest niedopuszczalne.

Do § 19: Oddziały nie są uprawnione do wystawiania kart tożsamości.

Poza swój okręg Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych mogą wystawiać jedynie bilety okresowe bezpłatne „szkolne" (§ 4, p. 5), jeżeli zachodzi tego istotna potrzeba. Wszelkie inne bezpłatne bilety okresowe Dyrekcje O. K. P. mogą wydawać tylko na przejazdy w granicach własnego okręgu.

SPRAWY FINANSOWE.

104.

Nr. II/2/5205/31 z dnia 30 czerwca 1931 r. w sprawie a) nieprawidłowego odkartowywania rachunków przedpłaty w komunikacjach zagranicznych, b) za wczesnego wdrażania poszukiwań za wykreślonemi cedułami komunikacyj zagranicznych.

Do a) Koleje czeskosłowackie skarżą się, że polskie stacje przeznaczenia nieprawidłowo postępują z rachunkami przedpłaty w komunikacjach zagranicznych, albowiem niejednokrotnie rachunki przedpłaty nadeszłe z przesyłkami w polsko-czeskosłowackiej komunikacji sąsiedzkiej są zwracane stacjom nadania w komunikacji związkowej polsko-czeskosłowackiej.

Uchybienie powyższe, sprawia trudności czeskosłowackim kontrolom przeznaczenia w pracach związanych z uzgodnieniem materjału rachunkowego i jego przygotowaniem do rozrachunku.

Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych wydadzą odpowiednie zarządzenia, mogące zapewnić przy zwrotnem odkartowaniu rachunków przedpłaty prawidłową odprawę we wszystkich komunikacjach zagranicznych.

Do b) Austrjackie koleje prywatne „Wien—Aspang" i „Schneebergbahn" skarżą się, że polskie stacje nadania wykazują w nadaniu mylnie stacje należące do tych kolei jako stacje austrjackich kolei związkowych i że niektóre kontrole nadania — wbrew postanowieniom zawartym w przepisach rozrachunkowych nie sprawdzają, czy ceduły wykreślone z nadania jednego są zamieszczone na wykazach ceduł dopisanych do nadania innego w miesiącu bieżącym w miesiącu poprzednim, lub następnym, lecz odrazu wdrażają poszukiwania za niemi, co oczywiście przysparza wiele nieprodukcyjnej i niepotrzebnej pracy.

Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych wydazą odpowiednie zarządzenia regulujące poruszoną sprawę —zgodnie z obowiązującemi przepisami dla poszczególnych komunikacyj zagranicznych.

105.

Nr. II/4/3161/31 z dnia 9 czerwca 1931 r. w sprawie uzupełnienia schematu księgowania.

Z ważnością natychmiastową wprowadza się następujące uzupełnienia schematu księgowania (ogłoszonego w Dz. Urz. M. K. Nr. 6, z 10/III-1930):

1) **w r-ku Nr. 7: „Depozyty":**

a) na koncie Nr. 2: „Podatki skarbowe" otwiera się dalsze dwa subkonta:
Nr. 3: „Podatek obrotowy osób trzecich",
Nr. 4: „Podatek przemysłowy osób trzecich",

b) na koncie Nr. 6: „Instytucje humanitarne i społeczne": otwiera się dwa dalsze subkonta:
Nr. 7: „Abstynencka Liga Kolejowców",
Nr. 8: „Różne",

c) na koncie Nr. 7: w nazwie konta zastępuje się słowo: „Niepodniesione" słowem „Niepodjęte",

d) na koncie Nr. 20: „Depozyty różne" otwiera się subkonto Nr. 8: „Inne depozyty".

2) **w r-ku Nr. 8: „Dłużnicy i wierzyciele":**

a) konto Nr. 9: otrzymuje brzmienie: „Towarzystwo Wagonów Sypialnych",

b) wprowadza się nowe konto Nr. 9 „a": Towarzystwo Wagonów Sypialnych i Cook",

c) Uwagi do konta „9" należy uzupełnić słowami: („Umowa M. K. z Tow. Wag. Syp. z r. 1919"),

d) uwagi do konta „9a" należy uzupełnić słowami: („Umowa P. K. P. z firmą Tow. Wag. Syp. i Cook z r. 1929"),

e) na koncie Nr. 29: „Rachunki podlegające likwidacji" otwiera się nowe subkonto Nr. 7: „Różne rachunki do zlikwidowania".

3) Wprowadza się nowy rachunek **Nr. 12** (dwanaście) **p. t. „Weksle"** z uwagą: „Prowadzi Wydział Księgowości M. K.",

4) **W rachunku Nr. 16: „Zobowiązania":**

a) konto Nr. 4 otrzymuje nazwę: „Pożyczki krótkoterminowe",

b) otwiera się następujące subkonta:
b 1) **do konta Nr. 1: „Renty wykupna":**
subkonto Nr. 1: „Renta wykupna b. kolei półn. im. ces. Ferdynanda",
subkonto Nr. 2: „Renta wykupna kolei Lwów - Granica Państwa pod Śniatynem"
subkonto Nr. 3: „Renta skupu Kolei Fabryczno - Łódzkiej",
subkonto Nr. 4: „Renta skupu Kolei Lwów-Stojanów"
subkonto Nr. 5: „Renta skupu Kolei Chabówka - Zakopane, „
b) 2) **do konta Nr. 2: „Pożyczki długoterminowe":**
subkonto Nr. 1: „10% wewn. pożyczka kolejowa z 1924 r.",
subkonto Nr. 2: „8% pozyczka dolarowa z 1925 r. (Dillon)",
subkonto Nr. 3: „5% kolejowa pożyczka konwersyjna z 1926 r.",
subkonto Nr. 4: „Wierzytelności szwedzkie: (Svea i Atlas - Diesel)",
b 3) **do konta Nr. 4: „Pożyczki krótkoterminowe":**
subkonto Nr. 1: „Fundusz „F" pożyczki stabilizacyjnej".

5) **na r-ku Nr. 18: „Fundusze obrotowe"** wprowadza się nowe konto Nr. 7: „Fundusz zaliczkowy dla pracowników P. K. P.",

6) **na r-ku Nr. 19: „Rezerwy obrotowe"** wprowadza się dwa nowe konta:
a) Nr. 5: „Rezerwa na naprawę taboru",
b) Nr. 6 „Rezerwa na zaliczki Ministerstwa Robót Publicznych".

SPRAWY RUCHOWE.

106.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 24 czerwca 1931 r. Nr. IV/3/4964/31 o wydaniu „Instrukcji dla rewizyjnych konduktorów pociągów pasażerskich".

Rozporządzenie moje z dnia 16 maja 1931 r. Nr. IV/3/3779/31 w sprawie wydania „Instrukcji dla rewizyjnych konduktorów pociągów pasażerskich" (Dz. Urzędowy M. K. Nr. 9 z dnia 1/VI 1931 r. poz. 83) wchodzi w życie z dniem 1 września 1931 r.

107.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji Nr. IV/3/9965/30 z dnia 23 maja 1931 r. w sprawie „Przepisów o premjach za należyte wyzyskanie wagonów zbiorowych".

Zatwierdzam załączone Przepisy o premjach za należyte wyzyskanie wagonów zbiorowych i polecam wprowadzić je w życie od 1/VI 1931 r.

Od tegoż terminu tracą ważność Tymczasowe przepisy o premjach za należyte wyzyskanie wagonów zbiorowych, wprowadzone w życie od 1/XII. 1928 r. rozporządzeniem Min. Komunikacji z 23/XI. 1928 r. Nr. IV. 11901/13 i ogłoszone w Dz. Urzędowym Min. Kom. Nr. 25/1928 r., poz. 323.

PRZEPISY

o premjach za należyte wyzyskanie wagonów zbiorowych.

§ 1.

Cel wprowadzenia premij.

Wprowadzenie premij ma na celu zwiększenie wyzyskania ładowności wagonów zbiorowych, sprawniejszy ich obrót, oraz przyśpieszenie przewozu przesyłek zbiorowych.

§ 2.

Wagony premjowe.

1. Premję przyznaje się za wagony zbiorowe bezpośrednie, odcinkowe i ogólno-przeładunkowe, załadowane przesyłkami drobnemi na jednej i tej samej stacji nadawczej, lub przesortowane na jednej i tej samej stacji sortowniczej głównej, jakoteż na polskiej stacji granicznej w kierunku do Polski lub przez Polskę, jeżeli ciężar ogólny drobnicy w jednym wagonie wynosi najmniej 5 tonn i wagon bezpośredni i odcinkowy przechodzi bez sortowania najmniej 125 km lub przynajmniej przez jedną główną stację sortowniczą, a wagon ogólno-przeładunkowy przechodzi bez sortowania przynajmniej 300 km.

2. Jeżeli do wagonu zbiorowego ładuje się wyłącznie towary przestrzenne, wyszczególnione w załączniku VII do cz. I B. taryfy towarowej, to określa się powyżej wskazaną minimalną normę ładunku na 3 tonny.

3. Nie przyznaje się premji za: a) wagony zbiorowe, sformowane całkowicie lub częściowo przez samych nadawców bez względu na to, czy nadawca korzysta czy też nie z ulg taryfowych, określonych w uwadze 1 do §§ 18 i 26 cz. I B. oraz w taryfie wyjątkowej R 1 w części II, zeszyt 1 taryfy towarowej ogólnej (na stacjach lub na bocznicach), b) wagony przyjęte z zagranicy z przesyłkami drobnemi zgrupowanemi właściwie przez kolej zagraniczną lub przez nadawcę i wysyłane dalej ze stacyj granicznych P. K. P. z takiem samem lub nieznacznie zmienionem zgrupowaniem przesyłek.

4. Wszystkie stacje sortownicze w węźle Warszawskim należy uważać przy obliczaniu premji za jedną stację sortowniczą. Tak samo należy w takim razie uważać za jedną stację, stacje sortownicze w Katowicach i Mysłowicach. Wobec tego np. przy przejściu wagonu, sformowanego w Katowicach przez Mysłowice, stacji Mysłowice nie należy brać pod uwagę wcale, przy przejściu zaś wagonu, sformowanego na innej stacji, Katowice i Mysłowice należy uważać tylko za jedną stację.

§ 3.

Podział stacyj na kategorje pod względem wysokości stawek premij.

1. Pod względem wysokości stawek premij dzieli się stacje na dwie kategorje.

Do pierwszej kategorji należą stacje z ładowaniem dużej ilości lub z dużym obrotem drobnicy, rozporządzające odpowiednią ilością magazynów, ramp, torów do ładowania i przeładowywania oraz innych urządzeń, ułatwiających formowanie wagonów zbiorowych z obciążeniem, wskazanem wyżej w § 2. Do takich stacyj stosuje się normalne stawki premij.

Do drugiej kategorji należą stacje z mniejszym obrotem drobnicy lub z trudniejszemi warunkami technicznemi, wskutek czego sformowanie na nich wagonów zbiorowych z obciążeniem, wskazane wyżej w § 2, przedstawia większe trudności, niż na stacjach kategorji pierwszej. Do tych stacyj stosuje się podwyższone stawki premji.

2. Zaliczenia stacyj do jednej z dwuch powyższych kategoryj zatwierdza Ministerstwo Komunikacji na wniosek D. O. K. P., w której okręgu dana stacja się znajduje.

3. Na poszczególnych stacjach z mniejszym obrotem przesyłek drobnych, minimalna norma załadowania do wagonu, ustanowiona wyżej w § 2, może być obniżona wzamian za stosowanie na danej stacji podwyższonej stawki premji. Obniżenie może nastąpić za zezwoleniem Ministerstwa Komunikacji na wniosek właściwej D. O. K. P.

§ 4.

Wysokość premji.

1. Wysokość premji na stacjach pierwszej kategorji określa się następująco:

a) **za wagony bezpośrednie (patrz art. 3 p. 1 P. Dr.),**
za załadowanie najmniej 5 tonn do wagonu . . . . . 4 zł.
za każdą następną tonnę wyżej 5 tonn, przyczem ostatnia tonna liczy się wtedy za całą, jeżeli reszta wynosi 0,5 tonny lub więcej, po . . . . . 2 zł. 50 gr.

b) **za wagony odcinkowe (patrz art. 3 p. 2 P. Dr.):**
za naładowanie najmniej 5 tonn do wagonu . . . . 3 zł.
za każdą następną tonnę wyżej 5 tonn, przyczem ostatnia tonna liczy się wtedy za całą, jeżeli reszta wynosi 0,5 tonny lub więcej, po . . . . . 1 zł. 50 gr.

c) **za wagony ogólno-przeładunkowe (patrz art. 3 p. 3 P. Dr.):**
za naładowanie najmniej 5 tonn do wagonu . . . . 3 zł.
za każdą następną tonnę wyżej 5 tonn, przyczem ostatnia tonna liczy się wtedy za całą, jeżeli reszta wynosi 0,5 tonny lub więcej, po . . . . . 1 zł. 50 gr.

2. Na stacjach drugiej kategorji powyższe stawki podwyższa się o 20%.

3. Jeżeli wagon bezpośredni, odcinkowy lub ogólno-przeładunkowy przejdzie bez przesortowania przez więcej niż jedną główną stację sortowniczą, wówczas powyższe premje zwiększa się o 10% za każdą główną stację sortowniczą, począwszy od drugiej.

Niezależnie od tego zwiększa się premje za wagon bezpośredni i odcinkowy o 10%, jeżeli przeszedł bez przesortowania ostatnią stację sortowniczą pomocniczą. (Co do stacyj sortowniczych w węźle Warszawskim, w Katowicach i Mysłowicach patrz § 2 p. 4).

§ 5.

Podział premij pomiędzy pracowników.

1. Z ogólnej sumy premji, przypadającej za dany wagon, przeznacza się:

a) Za kierownictwo sortowania lub załadowania (ułożenie planu i nadzór nad jego wykonaniem) . . . 10%
Otrzymuje kierownik magazynu lub też starszy magazynier, albo inny pracownik, pełniący obowiązki kierującego.

b) Za bezpośrednie kierownictwo i nadzór nad ładowaniem do wagonów według planu 25%
Otrzymuje starszy magazynier lub też magazynier, albo inny pracownik, pełniący obowiązki magazyniera.

c) Za ładowanie i sortowanie . . . 40%
Otrzymują robotnicy, ładujący wagony premjowe.

d) Za sporządzanie wykazów ładunkowych i wagonowych (serja R Nr. 104) 5%
Otrzymuje kancelista lub inny pracownik, sporządzający powyższe wykazy.

e) Za ogólne kierownictwo i nadzór nad pracą sortowniczą i ładunkową.
Otrzymują:
kierownik ekspedycji towarowej lub też kierownik sortowni . . . 5%
zawiadowca stacji . . . 5%

f) Za celową organizację przewozu drobnicy i za ogólny nadzór nad prawidłowem wykonywaniem przez stacje niniejszych przepisów . . . 10%
Otrzymują: Naczelnik Oddziału Ruchu, właściwi pracownicy Oddziału Ruchu (według uznania Naczelnika Oddziału) oraz kontrolerzy ruchu i kontrolerzy przewozów właściwych odcinków.

2. Dyrekcja ustanawia dla każdej stacji w zależności od miejscowych warunków, na wniosek właściwych organów nadzorczych, kategorję stacyj

i pracowników, biorących udział w ładowaniu, sortowaniu i nadzorze, mających otrzymywać premje, oraz ustanawia współczynniki podziału premji w powyższych granicach. W razie braku na danej stacji jednej lub więcej z powyższych kategoryj pracowników, mających brać udział w sortowaniu i ładowaniu, należy premje, przypadającą takim pracownikom, rozdzielić pomiędzy innych pracowników, odpowiednio do wykonywanych przez nich czynności.

3. D. O. K. P. powinna badać od czasu do czasu spółczynniki oraz kategorje stacyj i odpowiednio je regulować.

4. Kontroli formowania zbiorowych wagonów premjowych oraz podziału premji pomiędzy pracowników powinny, w zasadzie, dokonywać Oddziały Ruchu. Jednakże D. O. K. P. w zależności od warunków miejscowych może przekazać je Dyrekcyjnemu Wydziałowi Ruchu.

5. Dyrekcje O. K. P. mogą z kredytów na wynagrodzenia aokrdowe wypłacać kwartalnie odpowiednie wynagrodzenia pracownikom biurowym, zajętym obliczaniem i kontrolą premji, jeżeli prace te będą w całości lub częściowo wykonywane w godzinach nadobowiązkowych.

6. D. O. K. P. może przedstawiać Ministerstwu Komunikacji w okresach kwartalnych wnioski o przyznanie nagród pieniężnych tym pracownikom w Dyrekcji, którzy działalnością swoją przyczynili się do usprawnienia przewozu drobnicy.

7. Wniosek o przyznanie wspomnianych wyżej w p. 6 nagród pieniężnych nie może pod względem wysokości sumy przekraczać 15% premij, wypłaconych za dany okres czasu pracownikom, wymienionym w p. 1 niniejszego paragrafu.

§ 6.

Wykaz wagonu premjowego.

1. Stacja, która sformowała wagon premjowy, sporządza na niego wykaz w trzech egzemplarzach pisanych przez kalkę na druku serja R Nr. 104. Wykazy powyższe otrzymują numerację porządkową, zaczynającą się corocznie na każdej stacji od Nr. 1.

2. Przy sporządzaniu wykazów na blankiecie, w górnym lewym jego kącie pod stemplem z nazwą stacji sformowania wagonu, należy wskazać siedzibę miejscowego Oddziału Ruchu. W okręgu D. O. K. P. w którym kontrolę i podział premij prowadzą nie Oddziały lecz Wydziały Ruchu w Dyrekcji, należy przekreślić wyrażenie: „Oddział Ruchu w . . . . . .", a wpisać: „Wydział Ruchu".

3. Jeden egzemplarz wykazu pozostaje na stacji sformowania wagonu, drugi stacja ta wysyła do właściwego Oddziału Ruchu, lub też do Wydziału Ruchu w Dyrekcji, trzeci zaś (bez wskazania w nim pracowników, biorących udział w premji) dołącza do dowodów przewozowych na dany wagon z przeznaczeniem:

a) do stacji przeznaczenia wagonu bezpośredniego, jeżeli ona znajduje się na P. K. P. lub w okręgu Wolnego Miasta Gdańska, a do stacji granicznej, jeżeli stacja przeznaczenia znajduje się zagranicą;

b) do stacji początkowej odcinka, dla którego wagon odcinkowy jest przeznaczony;

c) do stacji sortowniczej, na której wagon ogólno-przeładunkowy ma być rozsortowany.

4. Stacja sformowania wagonu do wysyłanych wykazów serja R Nr. 104 dołącza odpis wykazu ładunkowego danego wagonu poświadczony stemplem stacji i podpisem kierownika ekspedycji towarowej lub zawiadowcy stacji, jako kierownika ekspedycji, albo ich zastępców. Stacja nadawcza, która sformowała wagon, wskazuje w rubryce „uwagi" odpisu wykazu ładunkowego datę przyjęcia do przewozu każdej przesyłki, a jeżeli to jest stacja sortownicza, datę przybycia każdej przesyłki na daną stację do sortowania.

5. Pracownicy, winni sformowania wagonów premjowych niezgodnie z przepisami, lub przetrzymania przesyłek ponad czas dozwolony (patrz dalej § 10), zostaną pozbawieni premji za dany wagon, w przypadku zaś nadużycia, np. umieszczenia w wykazach serja R Nr. 104 lub w wykazach ładunkowych w celu otrzymania premji lub też otrzymania jej w większych rozmiarach danych niezgodnych z rzeczywistością zostaną prócz tego pociągnięci do odpowiedzialności.

§ 7.

Sprawdzanie danych wykazów na wagon premjowy przez stację przeznaczenia.

1. Po przybyciu wagonu bezpośredniego na stację przeznaczenia lub graniczną, wagonu zaś odcinkowego na stację początkową odcinka, dla którego wagon jest przeznaczony, a wagonu ogólno-przeładunkowego na stację sortowania, każda z tych stacji powinna sprawdzić, czy dane, zawarte w wykazie serja R Nr. 104 i w odpisie wykazu ładunkowego zgadzają się z rzeczywistością i czy załadowanie zostało wykonane zgodnie z istniejącemi przepisami. W zależności od wyniku sprawdzania stacja bądź poświadcza wykaz serji R Nr. 104 i dołączony do niego odpis wykazu ładunkowego stemplem stacji, wskazującym datę przyjścia wagonu i podpisem kierownika ekspedycji lub zawiadowcy stacji, jako kierownika ekspedycji, albo ich zastępców, bądź też czyni w nich odpowiednie uwagi, poświadczone jak wyżej. Poświadczone obydwa wykazy wysyła stacja razem jako korespondencję służbową do Oddziału Ruchu lub Wydziału Ruchu, wskazanego w wykazie serja R Nr. 104.

2. W razie niezgodnego z rzeczywistością poświadczenia wykazów lub poczynienia w nich nieusprawiedliwionych uwag winni zostaną pociągnięci do odpowiedzialności.

§ 8.

Sprawdzanie wykazów przez Oddziały lub Wydziały Ruchu.

1. Oddział Ruchu lub też Wydział Ruchu, w którego granicach sformowano wagon premjowy, sprawdza dane zawarte w otrzymanych ze stacyj

wykazach serja R Nr. 104 i albo przyznaje premję i zapisuje ją do specjalnej kontroli (druk serja R Nr. 105), albo też, w razie stwierdzenia nieprawidłowości lub nadużyć, które mogą pozbawić pracowników premji, albo wpłynąć na obniżenie premji, przeprowadza dochodzenie, wstrzymując rozstrzygnięcie co do premji do czasu wyjaśnienia sprawy.

2. Wykazy serja R Nr. 104 jako też odpisy wykazów ładunkowych wagonów premjowych należy uważać za dokumenty płatnicze i przechowywać przez przeciąg czasu, ustanowionego dla takich dokumentów tak na stacjach sformowania wagonów, jak i w Oddziałach lub też Wydziałach Ruchu, które na ich podstawie wypłaciły premje.

§ 9.

Wypłata premji.

1. Obliczanie premij uskutecznia się sumarycznie dla każdej kategorji pracowników, oddzielnie za wagony sformowane przez pracowników każdej zmiany lub za dany dzień, jeżeli praca wykonywa się tylko na jedną zmianę.

2. Jako minimum premji wypłaconej za miesiąc jednemu pracownikowi lub robotnikowi, ustanawia się jeden złoty. Premji miesięcznych, wynoszących mniej niż 50 groszy nie należy wypłacać, a ponad 50 groszy liczyć za jeden złoty.

3. Wypłatę premij uskutecznia się podług osobnych list raz na miesiąc w miarę możności równocześnie z wypłatą uposażenia i najpóźniej w 2 miesiące po miesiącu sprawozdawczym w sposób ustanowiony dla innych tego rodzaju wypłat. Pracownikom, wymienionym w § 5 p. 1 lit, f wolno za zgodą Dyrekcji wypłacać premję kwartalnie. Zabrania się wydawania zaliczek na rachunek premij oraz wypałacania premij przed otrzymaniem wykazów, poświadczonych w sposób, wskazany w § 7.

4. O dokonaniu wypłaty premij należy zanotować na odnośnych wykazach czerwonym atramentem odręcznie lub zapomocą stempla odpowiedniej treści i wskazać przy tem sumę wypłaconej premji i Nr. listy płacy. Adnotacje pracownik, prowadzący kontrolę, powinien poświadczyć swoim podpisem.

§ 10.

Zatrzymywanie przesyłek dla sformowania wagonu.

1. Dla sformowania wagonów zbiorowych z obciążeniem, dającem prawo do premji, stacje nadawcze lub sortownicze mogą zatrzymywać przesyłki drobne tylko na przeciąg czasu dozwolony w art. 5 P. Dr. (ustęp trzeci) i pod warunkiem, że zatrzymanie nie wywoła przekroczenia terminu dostawy. Wagony sformowane z przesyłek zatrzymanych należy wysyłać niezwłocznie po ich sformowaniu zgodnie z art. 12 P. Dr. pociągami towarowemi pośpiesznemi lub towarowemi dalekobieżnemi.

2. W razie zatrzymania sformowanych wagonów na stacji nadawczej lub sortowniczej ponad czas dozwolony winni przetrzymania niezależnie od ogólnej za to odpowiedzialności, zostaną pozbawieni tej lub innej należnej im premji, a nieotrzymujący wogóle premij zostaną pociągnięci do odpowiedzialności służbowej.

§ 11.

Przeładowywanie w drodze wagonów premjowych.

1. Wagony podstawiane do ładowania przesyłek drobnych pracownicy, mający bezpośredni nadzór nad ładowaniem powinni dokładnie zbadać pod względem przydatności ich do przewozu tego rodzaju przesyłek, stosownie do wskazówek § 17 Przepisów służbowych H Nr. 2 o odprawie i przewozie towarów na kolejach żelaznych.

2. Jeżeli wagon premjowy zostanie przeładowany w drodze z powodu uszkodzenia, które już istniało na stacji sformowania, to pracowników stacji, uczestniczących w sformowaniu wagonu, należy pozbawić premji za dany wagon. Przeładowanie wagonu w drodze, wywołane przyczynami, które powstały już po wysłaniu go ze stacji sformowania, lub też nie mogły być na tej stacji zauważone i usunięte, nie pozbawia pracowników premji za sformowanie tego wagonu.

3. Stacja, która wagon premjowy przeładowała w drodze z przyczyn powyższych, powinna zanotować w wykazie serja R Nr. 104 i w dołączonym do niego odpisie wykazu ładunkowego przyczynę przeładowania i poświadczyć to stemplem danej stacji i podpisem kierownika ekspedycji lub zawiadowcy stacji, albo ich zastępców.

4. Jeżeli wskutek nieprawidłowego działania stacji pośredniej wagon sformowany właściwie stracił nadany mu charakter, to premję, należną stacji sformowania wagonu, należy jej wypłacić na koszt winnych pracowników z przypadającej im tej lub innej premji. Jeżeli zaś winni w tym przypadku pracownicy nie pobierają żadnej premji, to premję należy wypłacić z przeznaczonego na ten cel kredytu, a winnych pociągnąć do odpowiedzialności służbowej.

§ 12.

Sprawozdania Dyrekcyj do Ministerstwa Komunikacji o formowaniu wagonów premjowych.

1. Każda Dyrekcja, w której okręgu zostały sformowane wagony zbiorowe premjowe, powinna przedstawiać Ministerstwu Komunikacji za każdy ubiegły miesiąc, najpóźniej 25-go dnia następnego miesiąca po uskutecznieniu obliczenia należnej premji, sprawozdania według załączonego wzoru.

2. Dyrekcja przedstawia Ministrestwu Komunikacji równocześnie z przedstawieniem powyższego sprawozdania, uwagi co do stwierdzonych przy kontroli i obliczaniu premij nieprawidłowości i nadużyć i co do wydanych zarządzeń celem ich usunięcia wraz z wnioskami, dotyczącemi zmiany lub uzupełnienia niniejszych przepisów.

Załącznik Nr. 1 do § 2.

Wykaz stacyj sortowniczych głównych.

1. Dyrekcja Warszawska:
Warszawa Wschodnia, Warszawa Praga, Warszawa Główna, Koluszki, Łódź — Kaliska.
2. Dyrekcja Radomska:
Skarżysko, Lublin i Kowel.
3. Dyrekcja Wileńska:
Wilno, Wołkowysk, Białystok, Brześć i Baranowicze.
4. Dyrekcja Katowicka:
Katowice, Mysłowice i Rybnik.
5. Dyrekcja Poznańska:
Gniezno, Ostrów i Poznań.
6. Dyrekcja Gdańska:
Bydgoszcz, Chojnice, Tczew (Zajączkowo Tczewskie) i Toruń Przedmieście.
7. Dyrekcja Krakowska:
Kraków - Płaszów i Bielsko.
8. Dyrekcja Lwowska:
Przemyśl i Lwów.
9. Dyrekcja Stanisławowska:
Chodorów.

Załącznik Nr. 2 do § 12.

SPRAWOZDANIE

Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w ....

o premjowaniu pracowników za sformowanie wagonów zbiorowych w m .... 193 .... r.

Stacje formujące premjowe wagony zbiorowe	Ilość sformowanych wagonów			Ogólne obciążenie wagonów (w kilogramach)			Ogólna długość przebiegu wagonów (w kilometrach)			Przeciętna ilość stacyj sortowniczych przez które przeszły wagony premjowe
	bezpośrednich	odcinkowych	ogólno przeładunkowych	bezpośrednich	odcinkowych	ogólno przeładunkowych	bezpośrednich	odcinkowych	ogólno przeładunkowych	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Ogółem lub przeciętnie *)										

Odsetka premjowych wagonów zbiorowych w stosunku do wszystkich wagonów zbiorowych sformowanych na danej stacji	Suma przyznanych premji złot.	Przeciętna wysokość premji za 1 wagon premjowany rubr. 13; (ubr. 2+3+4)	Ilość pracowników biorących udział w premji	Wysokość wypłaconej premji jednemu pracownikowi stacyjnemu bez podziału na kategorje			Wypłacono wynagrodzeń akordowych za obliczanie i kontrolę premji		Uwagi
				największa	najmniejsza	przeciętna	ilość pracowników	suma złot.	
12	13	14	15	16	17	18	19	20	

Kierownik Działu Towarowego ....
(podpis)

*) Uwaga: 1) Dane w rubr. 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 13 i 15 należy zsumować.
2) W rubrykach 11, 12 i 14 należy wykazać dane przeciętne, przyczem w rubr. 12-ej (pod linją) należy wykazać odsetkę wagonów premjowanych w stosunku do ogólnej ilości sformowanych wagonów zbiorowych w całej Dyrekcji.
3) Dane w rubr. 16-ej, 17-ej i 18-ej należy wykazać stosownie do brzmienia nagłówka, przyczem w rubr. 18-ej (pod linją) należy wykazać iloraz, wynikający z podzielenia ogólnej sumy rubr. 13-ej przez ogólną sumę danych w rubr. 15-ej.

108.

Nr. IV/1/3306/31 z dnia 18 czerwca 1931 r. w sprawie zmian w „Instrukcji dla strażników kolejowych w służbie stacyjnej" (Nr. R - 19).

W „Instrukcji dla strażników kolejowych w służbie stacyjnej" (Nr. R - 19) należy przeprowadzić następującą zmianę:

Na stronicy 3 § 1 w wierszu trzecim od góry skreślić odręcznie słowa: „którzy pod względem zdrowia zostali zakwalifikowani przez komisję lekarską do pierwszej kategorji" i na to miejsce wpisać słowa „których sprawność fizyczna odpowiada „Przepisom o badaniach lekarskich na P. K. P. (S. Nr. 1)" i którzy".

109.

Nr. IV/1/4374/31 z dnia 6 czerwca 1931 r. w sprawie uzupełnienia do „Przepisów o doniesieniach i o przeprowadzaniu dochodzeń w sprawach wypadków i ważniejszych wydarzeń" (Nr. R 3) i do „Przepisów o skróconych adresach liczbowych" (Nr. R 18).

Poleca się uzupełnić w „Przepisach o doniesieniach i o przeprowadzeniu dochodzeń w sprawach wypadków i ważniejszych wydarzeń" (Nr. R 3) rubryki: 8 w załączniku Nr. 1 a i 7, w załączniku Nr. 1 b przez dodanie skrótu „K W M", przyczem pisemne doniesienia o tych wypadkach i ważniejszych wydarzeniach, które zgłaszane są do Ministerstwa Komunikacji pisemnie — należy nadsyłać również i do K W M. Równocześnie poleca się w „Przepisach o skróconych adresach liczbowych" (Nr. R 18) uzupełnić skrótem „K W M" pierwszą rubrykę w skróconych adresach liczbowych Nr. Nr. 50, 51, 52, 53, 55, 57, 58, 59, 60, 63, 64 i 71 oraz skrótem „K J" pierwszą rubrykę w skróconych adresach liczbowych Nr. Nr. 63 i 64. Należy również uzupełnić skrótem „ K W M" koniec wiersza 19 w skróconym adresie liczbowym Nr. 61 na stronicy 36 „Przepisów Nr. R 18".

SPRAWY SŁUŻBY DROGOWEJ I ZABEZPIECZEŃ RUCHU POCIĄGÓW.

110.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji Nr. V/5/10/31 z dnia 7 kwietnia 1931 r. o wydaniu „Przepisów kontroli szybkości pociągów zapomocą przyrządów rejestrujących i kontaktów szynowych rtęciowych lub pedałowych.

Niniejszem zatwierdzam niżej podane „Przepisy kontroli szybkości pociągów zapomocą przyrządów rejestrujących i kontaktów szynowych rtęciowych lub pedałowych", które wchodzą w życie z dniem ogłoszenia.

PRZEPISY

kontroli szybkości pociągów, zapomocą przyrządów rejestrujących i kontaktów szynowych rtęciowych lub pedałowych.

§ 1.

W celu kontroli szybkości pociągów, na niektórych linjach kolejowych są umieszczone w torach w pewnych odstępach, rtęciowe lub olejowe kontakty szynowe elektryczne lub pedały szynowe mechaniczne.

Odcinki, na których znajdują się te rzyrządy, są wyszczególnione w dodatkach do służbowych rozkładów jazdy, w wykresach zaś jazdy wskazane jest położenie kontaktów szynowych. Kontrola szybkości odbywa się pod działaniem nacisku kół taboru na kontakty szynowe i prądu elektrycznego, który w przyrządzie kontrolującym wytłacza znaki na taśmie papierowej; wykresy otrzymane na taśmie wskazują przeciętną szybkość przebiegu pociągu między dwoma kontaktami szynowemi i pozwalają stwierdzić czy szybkość przepisana nie została przekroczona.

§ 2.

Kontroli szybkości powinny podlegać wszystkie pociągi, kursujące na linjach posiadających kontakty szynowe, jak również parowozy idące luzem.

Największa dozwolona szybkość pociągów na różnych odcinkach linji podana jest w rozkładzie jazdy, ograniczenia zaś tej szybkości na pewnych odcinkach są wskazane w dodatku do rozkładu jazdy.

Największa dozwolona szybkość pociągów dodatkowych, nieprzewidzianych w służbowym rozkładzie jazdy podana jest w osobnym rozkładzie jazdy.

§ 3.

Niezwłocznie po otrzymaniu oznajmienia wyjścia pociągu lub parowozu idącego luzem do stacji, albo ze stacji, zaopatrzonej w przyrząd kontrolny, pracownik pełniący służbę telegraficzną, powinien przed przeprowadzeniem kontroli, zaznaczyć na taśmie papierowej tego przyrządu numer pociągu, lub skrót „Par" i numer parowozu idącego luzem, jeżeli zaś parowóz idzie tendrem naprzód to dodać jeszcze skrót „tend. nap." i oprócz tego, ograniczyć na taśmie kilku kreskami początek wykresu, odpowiadający momentowi wejścia pociągu na odcinek kontrolny.

Za zezwoleniem Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych można zaniechać oznaczenia początku przebiegu pociągów w takich przyrządach kontrolnych, których mechanizm zegarowy przesuwa stale taśmę papierową, lecz w tym przypadku czynność tę należy wykonywać dodatkowo cztery razy na dobę: o 6-tej, 12-tej, 18-tej i 24-tej na podstawie książki zgłoszeń pociągów.

Ażeby jednak przy tem oznaczeniu nie przeoczyć lub nie zapomnieć zaznaczyć czy parowóz szedł tendrem naprzód, należy zawsze w tych przypadkach, do telegraficznego oznajmienia o wyjściu parowozu idącego luzem, dodać skrót „Par nap"; nadto oznaczyć kierunek jazdy pociągów dodatkowych lub parowozów idących luzem.

Jeżeli w przyrządzie kontrolnym mechanizm zegarowy nie przesuwa stale taśmy, to w celu skontrolowania szybkości pociągu stacja kontrolująca powinna wprawić w ruch taśmę przed wejściem pociągu na tor, w którym jest ustawiony kontakt i pozostawić taśmę w ruchu dopóty, dopóki kontrolowany pociąg lub parowóz nie przejdzie do stacji końcowej szlaku, lub też dopóki nie minie ostatniego kontaktu szynowego, znajdującego się na tymże szlaku.

Taśmy kontrolne należy przerywać codziennie po ukończeniu służby, w razie zaś służby dziennej i nocnej — o godzinie 24-tej, lub też po ukończeniu kontroli pociągu, który kursuje o godzinie 24-tej. Najpóźniej następnego dnia należy taśmę dokładnie zbadać, zauważone zaś przekroczenia dozwolonej szybkości zanotować w przepisanym formularzu doniesień, przyczem dane, odnoszące się do szybkości każdego pociągu należy podawać w osobnym formularzu.

Doniesienia te, wraz ze zwiniętą taśmą, należy przesłać do Oddziału Ruchu. Przekroczenia szybkości, otrzymane na wykresie, należy zaznaczyć na krążku taśmy przez założenie w odnośnych miejscach papierowych pasków.

Oddział Ruchu bada doniesienia, w razie zaś potrzeby przeprowadza dochodzenia. Jeżeli na podstawie wyniku badania wypadnie pociągnąć do odpowiedzialności maszynistę parowozu, Oddział Ruchu przesyła wyniki swych dochodzeń właściwemu Oddziałowi Mechanicznemu.

Każdą taśmę z jednej daty kalendarzowej należy opatrzyć datą i podpisem tego pracownika, który przeprowadził badanie.

Przy rewizjach stacyj należy przekonać się, czy pracownicy są należycie przygotowani do obchodzenia się z taśmą kontrolną i czy są obznajmieni z obsługą przyrządów, kontrolujących szybkość pociągów.

§ 4.

Do określenia szybkości pociągów na podstawie wykresu otrzymanego na taśmie, służy specjalna podziałka, na której można odczytać szybkość pociągu w kilometrach na godzinę. Podziałkę należy przyłożyć do taśmy kontrolnej tak, ażeby kreska odpowiadająca początkowi podziałki znalazła się na początku znaku kontrolnego, na wykresie. Początek następnego znaku kontrolnego taśmy wskaże wówczas na podziałce tę szybkość, jaką miał pociąg między dwoma kontaktami szynowemi. Jeżeli początek następnego znaku taśmy nie trafia na kreskę na podziałce, należy szybkość pociągu określić w przybliżeniu, o ile możności najdokładniej. Do oznaczenia szybkości na podstawie wykresu używa się różnych podziałek, zależnie od odległości między dwoma kontaktami szynowemi.

Uwaga: Szybkość jazdy pociągu w km na godzinę określa się podług następującego wzoru:

$$S = \frac{60 \times a \times b}{c}$$

we wzorze tym:

S = szybkość jazdy w km. na godzinę,
a = szybkość przesuwania się taśmy w mm na minutę,
b = odległość między kontaktami szynowemi w km,
c = odległość między znakami kontrolnemi. zmierzona na taśmie w mm.

Przykład: a = 12,
b = 1
c = 10,

$$S = \frac{60 \times 12 \times 1}{10} = 72 \text{ km/godz.}$$

§ 5.

Badanie i przesyłanie taśm, jakoteż nadzór nad utrzymaniem przyrządów kontrolnych, należy na stacjach do obowiązków zawiadowcy stacji, na przystankach zaś i posterunkach blokowych, do obowiązków właściwego zawiadowcy odcinka drogowego (sygnałowego).

Mechanizm zegarowy przyrządu należy codziennie nakręcać; w razie zaś potrzeby regulować stan wskazówek, jeżeli w danym przyrządzie wskazówki takie się znajdują.

Krążki taśmy papierowej należy wymieniać przed całkowitem odwinięciem się taśmy krążka.

Dróżnicy są obowiązani czuwać, ażeby kontakty szynowe nie były naciskane w sposób niedozwolony, a zwłaszcza, ażeby były chronione od piasku, kamyków, lodu, śniegu i innego zanieczyszczenia. O zauważonych wadach lub nieprawidłowości działania kontaktów szynowych dróżnicy są obowiązani niezwłocznie zawiadamiać właściwego zawiadowcę odcinka drogowego lub sygnałowego.

Przy obchodzie linji zawiadowcy odcinków drogowych i sygnałowych powinni zbadać, czy kontakty szynowe znajdują się w należytym stanie, oraz zarządzić niezwłocznie usunięcie takich wad i braków, które może być niezwłocznie wykonane, jak np. dokręcenie śrub, uzupełnienie rtęci lub łoju, nasmarowanie łożysk i t. p.

Załącznik do § 3.

Doniesienie

o przekroczeniu szybkości pociągu na linji . . .
. . . . dnia . . . . . . 193 . . . r.
maszynista parowozu . . . .
Nr. poc. . . . . Nr. parowozu . . . .

Numeracja odcinków kontrolnych	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X
Największa dozwolona szybkość pociągu w km/godz.										
Stwierdzona szybkość w km/godz.										

. . . . dnia . . . . . . 193 . . . r.
Zawiadowca stacji:

111.

Nr. V/3-4848/31 z dnia 21 czerwca 1931 r. w sprawie zracjonalizowania akcji budowlanej na P. K. P.

Przeprowadzona z wielkim wysiłkiem od 12-tu lat akcja odbudowy zniszczonych w czasie wojny budynków oraz zaspokojenia najpilniejszych potrzeb mieszkaniowych nie została dotychczas ukończona z braku odpowiednich środków. Przewlekający się proces odbudowy wymaga ustalenia pewnych wytycznych, mających na celu usprawnienie dalszej akcji.

Należy stwierdzić, iż środki pieniężne wydane dotychczas na budownictwo, nie zawsze były plano-

wo i racjonalnie zużywane, a to zwłaszcza dzięki rozpoczynaniu budowli mniej pilnych, z uszczerbkiem dla objektów konieczniejszych. Pozatem często budowano zbyt bogato i obszernie, nadając przytem architekturze charakter posiadający wiele kosztownych i nie koniecznie praktycznych upiększeń. Natomiast zbyt mało poświęcano uwagi na doprowadzenie do lepszego stanu licznych budynków prowizorycznych. Dzięki czemu obok wytwornych nowych budowli posiadamy na P. K. P. dotychczas znaczną ilość zaniedbanych, rażących swym wyglądem i wielce niedogodnych prowizorjów w postaci zmurszałych baraków, pudeł wagonowych i t. p.

Wskazuje to na konieczność zastąpienia ich w możliwie krótkim przeciągu czasu stałemi, lecz skromnemi jak co do rozmiarów tak co do wykonania, budynkami. Niezależnie od tego w wypadkach, gdy specjalne warunki wymagają wykonania budowli o więcej monumentalnym charakterze, należy również mieć na względzie możliwe zmniejszenie ich kosztów, aby przez osiągnięte oszczędności uzyskać możność pomimo ograniczonych środków, szerszego rozwoju akcji odbudowy.

W celu osiągnięcia powyższych zamierzeń zechcą Dyrekcje przy projektowaniu i wykonaniu budynków powodować się następującemi zasadami:

1) Rozmiary budynków winny być przy projektowaniu dostosowywane do nieodzownych potrzeb współczesnych z przewidywaniem możności późniejszego rozszerzenia przez dobudowanie stosownej części, co winno być odrazu uwidocznione w projekcie.

2) Rozmiary oraz wysokość poszczególnych ubikacji winny odpowiadać ustalonym normom, należy przytem przy projektowaniu skrzętnie unikać nieużytecznych powierzchni.

3) W celu zmniejszenia powierzchni pomieszczeń przeznaczonych dla podróżnych, należy dążyć do najracjonalniejszego ich rozplanowania, unikając skrzyżowania dróg i zbędnych przejść. By zadośćuczynić temu wymaganiu trzeba, np. kasy biletowe rozmieszczać po prawej stronie od wejścia, dawać gdzie to jest możliwe bezpośrednie wyjście z peronów, bez potrzeby przechodzenia przez dworzec i t. p.

4) Architektura budynków winna być utrzymana w prostych linjach i należytej proporcji brył i otworów, bez zbędnych wyskoków i ornamentacyj. Otwory okienne i drzwiowe winny być możliwie znormalizowanych wymiarów, bez zbytniej różnorodności jak co do wymiarów, tak co do kształtu. W celu potanienia konstrukcji wiązań dachowych należy unikać zbędnych załamań i skomplikowanych form dachów.

5) Ściany zewnętrzne budynków kolejowych zasadniczo nie powinny być tynkowane. O ile gatunek miejscowej cegły nie jest dostatecznie odporny na wpływy atmosferyczne należy raczej uciekać się do licowania ścian cegłą specjalną, czy to ceramiczną czy też cementową albo sylikatową, zależnie od ich trwałości i ceny.

Pomimo powyższych ogólnych wskazówek, dotyczących projektowania i wykonania budynków kolejowych, dla ekonomicznego a tem samem szerszego rozwinięcia akcji odbudowy i zaspokojenia potrzeb mieszkaniowych, Ministerstwo Komunikacji zaleca:

1) Budowę domów mieszkalnych i budynków stacyjnych ze starych materjałów kolejowych jak podkłady, mostownice i t. p., oraz szersze stosowanie do celów budowlanych starych szyn i złączek.

2) Szersze stosowanie do krycia dachów papy, blachy cynkowej (tej ostatniej w miejscowościach wolnych od dymów fabrycznych) i innych materjałów tego rodzaju nie wymagających stromych spadków.

3) Stosowania w budynkach, nie wymagających większego ciepła, jak np. poczekalnie dworców i t. p. ścian murowanych o grubości zmniejszonej do 1½ cegły. Stosowanie tegoż w domach mieszkalnych i biurach o ile miejscowe warunki klimatyczne na to pozwalają.

4) Próbne stosowanie do ścian nowoczesnych tanich materjałów, jak beton szlakowy, solomit i t. p.

5) Zamiast malowania — bielenie ścian wewnętrznych wapnem. Zaciąganie podłóg pokostem względnie innymi olejami zamiast malowania.

6) Używanie do zewnętrznego malowania drewnianych części budynków oraz parkanów i t. p. zamiast farb — karbolineum. Przy jednoczesnem pomalowaniu ram okiennych i odrzwi na biało można otrzymać przy tem całkiem miły efekt optyczny.

Wskazówki powyższe oczywiście nie wyczerpują całokształtu sprawy potanienia budownictwa, dają tylko wytyczne co do kierunku, w którym należy pracować nad rozwiązaniem tego zagadnienia.

W końcu Ministerstwo Komunikacji zwraca uwagę na konieczność usprawnienia trybu postępowania przy projektowaniu oraz wykonaniu budynków. W tym celu zechcą Dyrekcje zatroszczyć się aby projekty były sporządzone możliwie zawczasu, nie wstrzymując terminu rozporzęcia budowy. By ułatwić to zadanie należy zorganizować stałe wzajemne udzielanie sporządzonych projektów, unikając mozolnej pracy nad opracowywaniem tego co inne Dyrekcje już posiadają.

Nadmienia się wreszcie, że wskazówki wyłożone powyżej winny być stosowane z chwilą otrzymania niniejszego zarządzenia. Jednocześnie poleca się Dyrekcjom projekty wszystkich budynków koszt których przekracza 50.000 zł przedstawiać wraz z odnośnemi kosztorysami do zatwierdzenia Ministerstwu.

SPRAWY ZASOBOWE.

112.

Nr. V/4/7802/31 z dnia 2 czerwca 1931 r. w sprawie stosowania na P. K. P. warunków technicznych dostawy szpagatu do plombowania.

Ministerstwo Komunikacji poleca z dniem ogłoszenia niniejszego stosować na P. K. P. niżej podane warunki techniczne dostawy szpagatu do plombowania.

Warunki techniczne dostawy szpagatu do plombowania na P. K. P.

I. Warunki ogólne.

Szpagat do plomb powinien być wykonany według zatwierdzonego wzoru, skręcony równo-

miernie i bardzo mocno z nitek zupełnie jednakowej grubości, z czystych i dokładnie wyczesanych konopi. Konopie powinny mieć długie włókna i nie mogą zawierać żadnych domieszek obcych, wpływających na zwiększenie wagi szpagatu. Szpagat powinien być wygładzony, bez wystających włókien, zgrubień lub węzłów; należy go dostarczać w stanie zupełnie suchym w opakowaniu z materjału zabezpieczającego od uszkodzenia przy transporcie.

II. Warunki szczegółowe.

1) Szpagat do plombowania wagonów, zamknięć budynków magazynowych, krat (odgrodzeń) przy przewozie zwierząt żywych oraz wagonów-cystern powinien składać się z 3 jednakowych nici. Grubość szpagatu powinna być jednostajna w całej długości i wynosić 2 mm. Szpagat powinien być dostarczony w kłębkach po 100 gr. długości 35 m. b. lub w wiązkach po 100 odcinków w każdej długości od 280 mm do 500 mm zależnie od warunków zamówienia. 1 kg. szpagatu powienien mieć długość 350 mtr. bież. Wytrzymałość szpagatu na rozerwanie na jeden jego przekrój powinna wynosić 40 kg.

2) **Szpagat do plombowania rączek hamulców bezpieczeństwa** powinien składać się z 2 jednakowych nici. Grubość szpagatu powinna wynosić 0,5 mm. i być jednostajna w całej długości. Szpagat powinien być zwinięty w kłębki wagi po 0,1 kg. lub 0,2 kg. zależnie od warunków zamówienia, przyczem szpagat w kłębku powienien stanowić jeden, nieprzerwany kawałek. 1 kg. szpagatu powinien mieć 4000 mtr. bież. długości. Wytrzymałość na rozerwanie szpagatu na jeden jego przekrój powinna wynosić 6 kg.

3) **Szpagat do plombowania apratów blokowych** powinien składać się z 3 nici. Grubość szpagatu powinna być jednostajna w całej długości i wynosić 1 mm. Szpagat powinien być zwinięty w kłębki wagi po 0,1 kg. do 0,5 kg. zależnie od warunków zamówienia. 1 kg. szpagtu powinien mieć 1200 mtr. bież. długości. Wytrzymałość szpagatu na rozerwanie na jeden jego przekrój powinna wynosić 14 kg.

III. Badanie próbne i odbiór.

Badanie szpagatu polega na oględzinach zewnętrznych z jednoczesnem sprawdzeniem wykonania, wymiarów i wagi oraz na próbie wytrzymałości na rozerwanie, przyczem jako ostateczny rezultat pomiarów długości, wytrzymałości, przekroju i t. p. powinna być przyjęta przeciętna, otrzymana z kilku dokonanych badań oddzielnych wiązek lub kłębków, a odchylenia wyników badań mogą się wahać do 6%. Przed dokonaniem oględzin zewnętrznych całą ilość szpagatu, przedstawionego do odbioru, należy rozdzielić na oddzielne partje po 100 wiązek każda, lub po 10 kłębków. Reszta, pozostająca przy powyższym podziale, stanowi osobną partję. Partje, utworzone w ten sposób, należy zbadać każdą z osobna, wybierając w tym celu z niej po 5 wiązek, albo po 1 kłębku. W razie otrzymania przy oględzinach zewnętrznych wyników ujemnych, całe partje szpagatu należy odrzucić bez dalszego badania.

Do zbadania wytrzymałości należy wybrać z każdej partji szpagatu, poddanego poprzednio oględzinom zewnętrznym, po 2 odcinki z dowolnych wiązek, albo, jeżeli szpagat jest dostarczony w kłębkach, odciąć z 2 dowolnych kłębków każdej partji kawałki długości po 50 cm.

IV. Ogólne wskazówki odbioru.

Dostawca obowiązany jest dostarczyć do każdej paczki szpagatu 2 etykiety z grubego kartonu, na których należy oznaczyć nazwę wytwórni i numer zamówienia; pozatem dostawca powinien dostarczyć odpowiedniej długości drut do obwiązania i oplombowania paczki.

Po dokonaniu oględzin zewnętrznych i po pobraniu próbek do zbadania wytrzymałości na rozerwanie odbiorca umocowuje etykiety drutem do wiązania i zakłada na drut własną plombę. Po stwierdzeniu dodatnich wyników prób, odbiorca stawia na etykiecie, związanej z paczką, znak na dowód dokonanego odbioru szpagatu. W razie ujemnych wyników prób, założoną na paczce szpagatu plombę należy zdjąć.

Badania powtórne.

Dostawcy zezwala się przebrać na miejscu odrzucone partje szpagatu; poczem bada się wszystkie dostarczone partje; w tym celu z każdej partji należy wybrać podwójną ilość próbek. W razie ujemnego wyniku — chociażby jednej próby—całą partję szpagatu należy odrzucić, dostawca zaś nie ma prawa do żadnego odszkodowania.

P. K. P. Ser. Z. Nr. 251.

ZAWIADOMIENIA:

Nakładem Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Warszawie wyszła broszura inż. Z. Dunin-Marcinkiewicza p. t. „Polska i jej dostęp do morza w świetle historycznym, etnograficznym i gospodarczym". Broszura ta obejmuje poza tekstem 4-kolorowe wykresy obrazujące historyczne dzieje Pomorza Polskiego, jakoteż porównanie ruchu wywozu i przywozu Polski przez granicę morską i przez granicę lądową.

Cena egzemplarza 1 zł. 50 gr., przy nabywaniu ponad 10 sztuk 1 zł. 20 gr. Do nabycia u autora, ul. Warnińska Nr. 15, m. 16.

Sprostowanie.

W tymczasowych przepisach wykonawczych o przejazdach i przewozach wojskowych, ogłoszonych w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji Nr. 11 z 1931 r. należy odręcznie przeprowadzić następujące zmiany:

We wstępie w punkcie 1) w nawiasie słowa „część II B punkt 1" zastąpić słowami „część I rozdział II A punkt 1".

W postanowieniach szczegółowych dział B rozdział VIII punkt 3 w wierszu 12 od dołu słowa „punkt 2 § 1" zastąpić słowami „dział A. II".

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa. Nr. 56383. 13.VII.31. 8 500.

WARUNKI PRENUMERATY. Administracja Dziennika Urzędowego Ministerstwa Komunikacji podaje do wiadomości, iż prenumerata Dziennika Urzędowego M. K. na rok 1931 wynosi zł. 8.— półroczna zł. 4.— kwartalna zł. 2.— Pojedyńczy numer — groszy 50.



DODATEK

DO DZIENNIKA URZĘDOWEGO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

31 października Nr. 13. Rok 1931.

TREŚĆ:

SPIS TERMINOLOGICZNY Nr. 2 TERMINÓW, ODNOSZĄCYCH SIĘ DO SPRAW: OGÓLNYCH I OSOBOWYCH, FINANSOWYCH, HANDLOWYCH, RUCHOWYCH, DROGOWYCH, MECHANICZNYCH I ZASOBÓW.

(Zatwierdzony przez Ministra Komunikacji dnia 5 października 1931 r.).

I. Sprawy ogólne i osobowe.

Terminy niewłaściwe	Terminy właściwe
Druki ścisłego zarachowania	Druki ściśle rejestrowane
Ekspozytura	Przedstawicielstwo, albo w pewnych przypadkach: „Oddział" instytucji
Globalny	Ogólny
Indywidualne wynagrodzenie	Wynagrodzenie osobiste
Komisja polityczno-obchodowa	Komisja obchodowa
Liczba aktu	Numer aktu
Oddanie urzędowania	Zdanie czynności urzędowych
Posuwanie w szczeblach	Posunięcie na wyższe szczeble
Pouczanie okresowe pracowników (w znaczeniu: „co pewien okres czasu")	Nauczanie perjodyczne pracowników
Przepisy personalne	Przepisy osobowe
Samoistny urząd	Urząd samodzielny
Turnus służby, pracy	Kolejność służby, pracy
Urlop zdrowotny	Urlop dla poprawy zdrowia
Usterki służbowe	Uchybienia służbowe
Wdrożyć kroki sądowe	Wszcząć kroki sądowe, wszcząć lub wdrożyć postępowanie sądowe
Znoszenie zawieszenia w służbie	Uchylanie zawieszenia w służbie

II. Sprawy finansowe.

Terminy niewłaściwe	Terminy właściwe
Dotowanie kas	Zaopatrywanie kas w gotówkę, zasilanie kas gotówką
Ewidencja kredytów przydzielonych i rezerwowanych	Rejestrowanie lub wykaz kredytów przyznanych i rezerwowanych

Terminy niewłaściwe	Terminy właściwe
Książkowe zlecenia	Zlecenia księgowe
Przelewy kas manipulacyjnych	Przelewy gotówki kas manipulacyjnych
Przydział kredytów	Przyznawanie kredytów
Rewizja dowodów	Sprawdzanie dowodów
Rozdział kredytów	Podział kredytów
Usterki rachunkowe	Różnice rachunkowe
Usterkować rachunki (niem. bemängeln)	Wytykać błędy w rachunkach

III. Sprawy handlowe.

Bilet personalny	Bilet zniżkowy (dla pracowników kolejowych)
Frankatura	Przedpłata należności lub rachunek za przedpłatę należności
Ładunek, naładunek, przeładunek, wyładunek (w znaczeniu czynności)	Ładunek (przedmiot), ładowanie, naładowanie, przeładowanie, wyładowanie (czynność)
Nieściągalność	Niemożność ściągnięcia
Nieściągalne pretensje	Pretensje nie dające się ściągnąć
Odpisywanie pretensyj	Umarzanie pretensyj
Postój pod naładunkiem i wyładunkiem	Postój przy naładowaniu i wyładowaniu
Przedsiębiorstwa dowozowe i odwózkowe	Przedsiębiorstwa przewozowe pomocnicze
Recepis	Pokwitowanie
Sledzenie ceduł	Poszukiwanie ceduł
Taryfy dla przewozu osób	Taryfy na przewóz osób
Tereny ciążące do sieci kolejowej	Okręgi ciążenia do sieci lub linji kolejowej
Umowa na przewóz	Umowa o przewóz
Urządzenia naładunkowe	Urządzenia do ładowania
Wykaz oddawczy	Wykaz zdawczy

IV. Sprawy ruchowe.

Przestój wagonów	Przetrzymanie wagonów
Przetaczanie parowozu	Manewry parowozu samego lub parowozu z wagonami; przetaczanie wagonów parowozem. Termin „manewry" obejmuje pojęcia ruchów parowozu lub wagonu motorowego, jakoteż przetaczanie wagonów
Przetokowy	Manewrowy
Usterki w ruchu pociągów	Nieprawidłowości w ruchu pociągów
Współużywanie stacyj	Wspólne korzystanie ze stacyj
Zamknięcia peronów	Przepusty peronowe

V. Sprawy drogowe.

Drenaż	Odsączanie
Metro	Kolej miejska
Ogrzewanie centralne albo skupione	Ogrzewanie ześrodkowane
Opory mostu	Podpory mostu
Prześwit mostu	Otwór mostu
Przyjęcie robót od przedsiębiorcy	Odbiór robót od przedsiębiorcy
Urządzenia delatacyjne	Przyrządy wyrównawcze (dylatacyjne)
Wystarczalność prześwitu mostu	Dostateczność otworu mostu
Zroby	Wyrobiska

VI. Sprawy mechaniczne.

Chronometraż	Chronometrowanie
Epruwetka	Probówka
Epruwetka z podziałką	Miarówka

Terminy niewłaściwe	Terminy właściwe
Farba wzorcowa	Wzór farby
Flansza	Kołnierz
Kapsel	Kapturek
Mechanizmy obrotne	Mechanizmy obrotowe
Nadciśnienie gazu	Nadprężność gazu
Odbłyśnik	Reflektor
Przedpróba	Próba wstępna
Recypjent	Odbiornik
Sankol	Pociąg sanitarny kolejowy
Towos	Wagon towarowy dla podróżnych
Turnus parowozów, wagonów	Kolejność obrotu parowozów, wagonów
Wąż hamulcowy	Kiszka hamulcowa

Terminy niemieckie	Równoznaczniki polskie
Beleuchtungswagen	Wagon do oświetlenia
Feuerlöschwagen	Wagon pożarny
Impregnierungswagen	Wagon nasycalnia
Rettungswagen	Wagon ratunkowy
Tarierwagen	Wagon do sprawdzania wag
Tunnelwagen	Wagon do kontroli tunelów
Temperguss	Odlew kowalny

VIa. Sprawy zasobów.

Terminy niewłaściwe	Terminy właściwe
Cena ewidencyjna	Cena księgowa
Inwentarz zasobowy	Inwentarz zasobów
Kasowanie inwentarza	Wykreślenie z inwentarza
Materjały bezobrotowe	Materjały bez obrotu
Przedmiot inwentarjalny	Przedmiot inwentarzowy
Przedmioty, które nie przechodzą przez kapitał zasobów	Przedmioty, których koszt nie jest zaliczony do kapitału zasobów
Zatwierdzanie kwitów opałowych	Uznawanie kwitów opałowych

Terminy, zalecone do zastosowania przy zmianie w przyszłości redakcji przepisów i rozporządzeń, obowiązujących obecnie.

Terminy niewłaściwe	Terminy właściwe
Biuro personalne	Biuro spraw osobowych
Emitowanie obligacyj	Wypuszczanie obligacyj
Inwestycja	Nakład
Roboty inwestycyjne	Roboty nakładowe

Warszawa, dnia 30 września 1931 r.

Przewodniczący Komisji Językowej

Inż. dr. A. Wasiutyński.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr. 57477. 31.X.31. 8.800.